

IGINO MENCARELLI

SILVIO SCARONI

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE
GIUGNO 1987

IGINO MENCARELLI

SILVIO SCARONI

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE



Scaroni Silvio.

« Una seconda raffica più violenta mi investì: ebbi la sensazione che una terribile mazzata mi avesse colpito alla schiena, all'altezza delle reni. Le mie mani s'irrigidirono, mi si velarono gli occhi, mi si schiusero le mani che lasciarono sfuggire la leva dei comandi; perdetti i sensi ». Così, nelle sue Memorie di Guerra 1915-1918, testualmente dice l'asso dell'aviazione da caccia Silvio Scaroni, rievocando l'ultima cruenta mischia aerea, quella del 12 luglio 1918, con cui si chiuse la sua splendida carriera di soldato dell'aria.

Quel giorno il tenente pilota Scaroni, al comando di una pattuglia di « Hanriot », composta dal tenente Michetti e dal serg. Ticconi, si era levato in volo con il compito di scortare un apparecchio da ricognizione, a sua volta incaricato di dirigere un tiro delle nostre artiglierie nel versante settentrionale del Grappa. La quota operativa era stata fissata a 5 mila metri,

Giunti sull'obiettivo, Scaroni nota, in direzione di Monte Tomba, sbocciare nel cielo dei fiocchi bianchi e nero-seppia, gli ormai noti shrapnels, o granate contraeree. Poichè il velivolo da scortare non si è ancora visto, il nostro pilota, come da precedenti intese, si stacca dalla pattuglia e si dirige verso quella zona, sicuro d'incontrare almeno un apparecchio austriaco. Nulla, invece. Sta per ricongiungersi ai compagni, allorchè laggiù, dalle parti di Monte Tomatico, un duecento metri più in basso, scorge un gruppo di sei, sette velivoli, impegnati in una sorta di vivaci evoluzioni acrobatiche. Certamente si tratta — pensa — di cacciatori britannici. I quali, infatti, spesse volte « portavano simili gesti di sfida fin sui campi d'aviazione nemici ». Ma grande è la sua sorpresa quando, nel sorvolare appunto quella specie di carosello aereo, si avvede che vi sono sì, nel mezzo, due aerei inglesi, ma strettamente accerchiati da cinque caccia austriaci. Il suo primo im-

pulso è quello di gettarsi a capofitto nella zuffa. Si frena. Attende l'attimo propizio. Sono frazioni di minuto, un interminabile tempo. Ecco infine giunto il momento: sotto di lui un caccia inglese è riuscito a mettersi sulla scia di un caccia nemico; in pari tempo però l'inglese sta per essere aggredito da un altro caccia nemico. E' su quest'ultimo che decide di sferrare l'attacco Scaroni. E subito, infatti, avvantaggiato dalla quota, picchia leggermente, si accoda, mira con calma e, allorquando vede distintamente nell'oculare di puntamento la schiena del pilota, schiaccia il pulsante della mitragliatrice. Centrato dalla raffica, il velivolo dalle ali stemmate di due croci nere s'impenna quasi fermandosi in aria, come impiccato, quindi precipita fulmineo roteando. E Scaroni sporgendo il capo lo segue, indugia, soddisfatto della facile vittoria: in quella un nutrito crepitio di mitragliatrice esplode alle sue spalle. Si gira di scatto: un cacciatore austriaco gli è piombato addosso, di sorpresa, lo sta crivellando di colpi. In men che non si dica inizia, fra i due, un accanito duello, il classico duello aereo della prima guerra mondiale in cui ciascun contendente, a mezzo di bruschi virages, impennate, rovesciamenti d'ala, loopings (o « cerchi della morte », come allora si diceva), cercava di collocarsi in coda al nemico, onde poterlo collimare e inaffiare di pallottole. Una sola volta l'italiano, uscendo da un looping, riesce nell'intento. Nel medesimo istante si accorge che un altro cacciatore austriaco si è gettato nella lotta; ma ecco un inglese accorrere in suo aiuto, cosicchè i due aerei alleati possono agire fianco a fianco, sparare assieme contro l'ultimo attaccante. Così, sin quando il sopraggiungere di tre nuovi apparecchi nemici li costringe a dividersi. Rimasto ancora solo, Scaroni con decisa manovra s'innalza al disopra dei due antagonisti, in quel momento a lui più vicini, e che ora gli sparano, in modo disordinato, dal basso in alto; quindi con rapida inversione di marcia ed una veloce picchiata lascia andare una sventagliata sul primo, che però sfugge all'attacco con una discesa « in candela »; si volge poi verso l'altro su cui, nel contempo, si è pure avventato un inglese; e quello, in breve, investito dalle scariche alternate dell'« Hanriot » e della macchina britannica, s'incendia e avvolto da un manto di fiamme e di fumo piomba come una meteora al suolo. Trascorso qualche attimo di sbigottimento per il raccapricciante spettacolo, Scaroni, animato dalla volontà di proseguire il combattimento, scruta in ogni senso il cielo e con sommo stupore non vede alcun aereo nemico. Scomparsi. Decide allora di rientrare alla base, quand'ecco sfilare, sopra le sue ali, un altro velivolo dalle ali crociate. « Misi il motore a tutto gas — dice a questo punto Scaroni — e in breve lo raggiunsi. Ero tutto intento a prenderlo di mira, quando sentii alle mie spalle il crepitio insistente di parecchie mitragliatrici: una quantità innumerevole di pallottole fumogene (o pallot-

tole traccianti, aggiungiamo, necessarie per l'orientamento del tiro) si incrociavano attraverso le ali del mio apparecchio, investendolo da ogni parte. Un brivido di morte mi corse per il corpo inchiodandomi sul seggiolino, incapace, per un istante, di reazione. L'istinto mi fece manovrare in maniera da rivolgermi verso la direzione di attacco. Un nugolo di apparecchi era sopra di me: quanti erano? Non potrei dirlo con precisione: ricordo che erano disposti in due gruppi, e mi sembravano almeno una dozzina. Poi la « terribile mazzata alla schiena », la perdita dei sensi, di cui s'è detto all'inizio. In breve, dopo circa quattromila metri di caduta, un violento urto della fronte contro il parabrezza, causato da un sobbalzo ancor più violento dell'« Hanriot », risveglia il nostro cacciatore. Riuscito con un disperato sforzo di volontà ad afferrare la cloche, egli orienta la prua verso Monte Tomba, nè sfiora la vetta, plana in direzione della pianura... d'improvviso un terribile schianto squassa il velivolo. Che cosa è successo? Una granata contraerea? No. L'eccessivo numero di giri impresso al motore nella velocissima discesa, ha causato il distacco di una lamiera e questa, ghermita dal vento, è volata contro l'ala superiore squarciandola per un buon tratto. Ora le ultime energie del pilota stanno per cedere, urge atterrare, non importa dove; e l'atterraggio si compie nell'alveo di un piccolo fiume che scende dal Grappa: dopo breve corsa le ruote dell'« Hanriot » affondano in una buca bloccando l'aereo, che accenna a ribaltarsi bruscamente. Resta invece ritto, con la coda all'insù, sull'« attenti », come usano dire i piloti. Nell'urto il prode cacciatore piomba a terra e sviene. Riaprirà gli occhi in un ospedale da campo. Una pallottola di mitragliatrice gli ha cagionato una grave ferita alla schiena, seguita da emorragia profusa; i sanitari gli hanno altresì riscontrato la frattura delle apofisi dorsali, e incombe la minaccia di focolai suppurativi poichè il proiettile ha trascinato con sè frammenti della giubba di cuoio impellicciato. Nonostante ciò riuscirà a cavarsela. In cinque mesi. Lascierà l'ospedale qualche settimana dopo la fine della guerra.

* * *

Il sogno di diventare un giorno pilota era stato vagheggiato da Silvio Scaroni verso i quindici anni, nel settembre del 1909, mentre il ragazzo assisteva ad una manifestazione aviatoria, grandiosa per l'epoca: « Il Primo Circuito Aereo Internazionale di Brescia ». Vi partecipavano 14 concorrenti, fra italiani e stranieri, tutti conosciuti dal gran pubblico e alcuni già aureolati di gloria, come Luigi Blériot, che nel luglio del medesimo anno, primo aviatore nel mondo, aveva trasvolato il Canale della Manica. Parecchi giovani, allora, facevano dei sogni con-

generi, i quali però, nella maggior parte dei casi restavano tali. Scaroni, al contrario, continuò a pensarci su, ad accarezzare l'idea, deciso di attuarla appena se ne fosse presentata l'occasione. E nel novembre del 1914, mentre con il grado di caporale prestava servizio di leva nel 2° Pesante Campale, allora di stanza presso la Scuola Centrale di Tiro di Nettuno (Roma), approfittò di un bando di concorso per volontari allievi piloti d'aeroplano, per inoltrare senz'altro la domanda. Ai primi dell'anno seguente iniziava i voli d'istruzione sull'aeroporto di S. Giusto, nei pressi di Pisa.

Oggi, nell'era dell'aviogetto, l'istruzione dei giovani destinati a pilotare quei bolidi che saettano nell'aria ad oltre duemila chilometri l'ora si protrae, all'incirca, per un anno e mezzo. In questo arco di tempo un'équipe di maestri di provata esperienza e competenza, svolgendo programmi rigorosamente pianificati, provvede a trasformare quei giovani in esperti del pilotaggio delle alte velocità, e in combattenti dal raffinato addestramento, nell'impiego di armi complesse, come missili, razzi, cannoni a canne ruotanti, ecc. L'istruzione odierna mira insomma a formare, in linea ideale, dei combattenti monotipo d'alto livello, dei tecnici della guerra aerea. Nel 1915 invece l'iter istruttivo degli allievi piloti si svolgeva con sistemi empirici, approssimativi, in un tempo di gran lunga più breve (in piena guerra addirittura nel giro di poche settimane). Si provvedeva essenzialmente ad insegnare quella che possiamo chiamare la manualità del pilotaggio. Allorchè l'allievo aveva conseguito il brevetto di pilota, era già, in pectore, un aviatore militare di pronto impiego. L'arte e la tecnica del bombardamento o del combattimento aereo le avrebbe apprese da solo, nei cieli di guerra.

Così avvenne per Scaroni. Brevettatosi pilota su apparecchio « Caudron » (29 settembre 1915), un biplano da 80 cavalli, che sviluppava una velocità di poco superiore ai cento chilometri orari, fu subito incorporato nella « 4ª Squadriglia per l'Artiglieria », e dieci giorni dopo effettuava la prima ricognizione bellica sul Carso. Il 7 novembre primo duro battesimo di fuoco: le schegge di una granata contraerea colpiva il motore del suo apparecchio, asportandone un cilindro, producendo uno squarcio nella capote, e un altro più grave nell'ala superiore. L'inevitabile atterraggio di emergenza si compiva felicemente in un piccolo prato.

Una seconda e una terza volta, rispettivamente nel settembre del 1916 e nel maggio del 1917, il velivolo del futuro asso da caccia — promosso, nel frattempo, ufficiale — veniva ancor più gravemente danneggiato da scoppi ravvicinati di shrapnel; in ambo i casi, grazie ad

un eccezionale sangue freddo, come protetto da quella buona ventura che lo accompagnerà per l'intera durata del conflitto, riusciva a rientrare alla base indenne.

Buone notizie giungevano a Scaroni l'8 giugno 1917: il trasferimento al Campo d'Aviazione della Malpensa, per l'istruzione sugli aerocaccia, e la consegna di una medaglia d'argento, quale riconoscimento per l'ottimo lavoro eseguito, come pilota da ricognizione, nei primi venti mesi di guerra.

* * *

Silvio Scaroni debuttava come pilota da caccia il 1° novembre 1917, a bordo di un « Nieuport-110.HP »; successivamente montò l'« Hanriot-HD », un biplano maneggevole, robusto, ottimo « arrampicatore », azionato da un motore « Gnôme-Rhône » da 120 cavalli e munito di una mitragliatrice « Vickers » che sparava attraverso il disco di rotazione dell'elica. Sviluppava una velocità massima di 185 chilometri l'ora, saliva a quattromila metri in 16-17 minuti, e poteva raggiungere una quota prossima ai settemila.

L'esordio non fu fortunato. Avvicinato, e poi assalito da tre caccia nemici, da lui scambiati per italiani, poco mancò che non venisse abbattuto; si pose in salvo gettandosi dapprima in avvitamento, quindi con un serrato susseguirsi di manovre acrobatiche.

In due apparecchi avversari s'imbatteva anche il giorno seguente, ma stavolta, riconosciutigli in tempo, aveva modo di manovrare, di attaccarne uno di coda, e di sparargli un paio di raffiche. Qualche minuto dopo scorgeva in basso, sul greto di un fiume, un velivolo in fiamme: era senza dubbio quello bersagliato poc'anzi, ma la vittoria non gli fu attribuita in quanto il Comando Generale dell'Aeronautica non convalidava l'abbattimento di un aeroplano se non nei casi in cui era possibile ottenere una completa prova documentata.

Coglieva il primo successo ufficiale il 17 novembre 1917, fulminando un « Albatros » biposto, che andò a fracassarsi vicino a Colbertaldo, a tre chilometri dalle nostre linee. Lo stesso giorno si impegnava in un altro combattimento, durante il quale riportava una leggera ferita; e il successivo mattino attaccava, da solo, una pattuglia di 6 apparecchi, composta da un grosso « Albatros » e da 5 caccia di scorta.

Superatili dapprima in quota e dopo aver atteso che la pattuglia validasse il Piave, piombava come un avvoltoio sul velivolo più arretrato (quello che proteggeva le spalle dei compagni) e, quando lo ebbe nella mira, lo crivellò da vicino con una lunga scarica. Era intento a seguirlo nella precipitosa discesa (cadde vicino a S. Donà), quand'ecco altri quattro cacciatori avventarglisi alle spalle, senza risparmio di colpi; persino l'« Albatros » gli volle regalare qualche raffica. A stento riuscì a sganciarsi dalla morsa.

Non erano trascorse ventiquattr'ore che Silvio Scaroni era nuovamente in azione, al comando di una pattuglia di « Hanriot », con l'incarico di scortare un ricognitore « Savoia-Pomilio », in missione nell'entroterra nemico. Varcate le linee, si avvide che gli altri due « Hanriot » erano scomparsi: questo serio guaio capitava con una certa frequenza, dato lo scarso affiatamento fra i pattuglieri.

D'improvviso un gruppo di aerocaccia nemici, sbucato non si sa da dove, precipitava sul nostro pilota; prontamente questi, con una veloce virata, si svincolava dal primo assalitore, indi, senza esitare, affrontava il secondo, che gli muoveva incontro, frontalmente, alla stessa quota. Sparavano intanto le armi di entrambi. All'ultimo momento Scaroni, proprio nell'attimo in cui, per evitare il cozzo, stava per agire sui comandi, vide l'ala nemica impennarsi e subito dopo precipitare in vite verso terra. E siamo alla terza vittoria. « Vi confesso miei cari — scriveva in data 24 novembre, in una lettera indirizzata al fratello e alle tre sorelle — che stento ancora ad abituarci a questo nuovo genere di guerra. Si è così vicini all'avversario, durante il duello aereo, da poterne seguire ogni minimo gesto che egli compia nel disperato sforzo di salvarsi. In quei brevi istanti tutte le mie facoltà sono rivolte alla mira della mitragliatrice, per togliere di mezzo rapidamente il nemico. Appena però questo è colpito a morte e lo vedo precipitare, non mi vien fatto di pensare che egli era nelle mie stesse condizioni contro di me, e con lo stesso intento: non vedo che la vittima di un mio atto di ferocia. Sarà un'impressione strana, ma che mi perseguita come un incubo ».

* * *

Durante il primo conflitto mondiale, veniva qualificato asso il pilota da caccia che avesse ufficialmente conseguito 5 vittorie. Scaroni raggiunse l'ambito traguardo il 10 dicembre 1917, a quaranta giorni di distanza dal suo debutto come cacciatore; lo raggiunse abbattendo, in

collaborazione col ten. Masiero, un biposto da ricognizione. Il sesto aereo cadeva, dopo brevissimo combattimento, il 19 dicembre.

Il 26 dello stesso mese, verso le nove del mattino, le vedette del campo di aviazione di Scaroni davano l'allarme: stavano arrivando, dalla direzione del Montello, due stormi nemici, forti nel complesso di una quarantina di aeroplani. Immediatamente il neo-asso decollava con il suo « Hanriot »; giunto ad appena 500 metri, vide passare sotto l'ala tre bombardieri crociati. Contemporaneamente bombe di ogni calibro esplodevano al suolo, tutt'intorno agli hangars. In un batter d'occhio Scaroni si precipitava sull'aereo più vicino, e con due raffiche ben aggiustate lo faceva precipitare; gli altri due riuscivano a fuggire. Intanto un terzo grande apparecchio defilava in alto, verso i tremila metri. Anche la nuova preda venne ben presto raggiunta: iniziato il duello, l'« Hanriot » del ten. Michetti si univa a quello di Scaroni. Bersagliati dalle raffiche alternate dei due italiani, il pilota e l'osservatore del velivolo attaccato, sino all'ultimo si difesero con piglio coraggioso e con ammirevole perizia: il primo manovrando in modo da sottrarsi al tiro, il secondo brandeggiando l'arma e sparando, con decisione e prontezza, ora sull'uno ora sull'altro « Hanriot ». Ma l'ala crociata era stata intanto costretta a scendere ad una quota via via più bassa. Una cinquantina di metri la separavano ora dal suolo. L'osservatore cessò per un momento il fuoco: il tempo per togliersi un nuovo nastro di cartucce che teneva attorcigliato alla vita, per sostituirlo a quello terminato. Di ciò si avvide Scaroni e, all'istante, accorciata la distanza sino a pochi metri, gli lanciò un'ultima scarica, costringendo il nemico a prender terra. Questa volta infatti il pilota scese decisamente sperando di salvarsi con un buon atterraggio; appena toccate le ruote al suolo, invece, con grande violenza capottava.

Poi la drammatica vicenda volse in tragedia. L'osservatore sgusciato di sotto la fusoliera, senza attendere che il pilota facesse altrettanto, sveltamente azionava un congegno a scoppio, destinato a distruggere il velivolo. Ne provocava infatti l'incendio, ma anche la morte dello sventurato compagno. Non basta. Lo scoppio dei serbatoi investiva di benzina ardente lo stesso osservatore. Accorsero dei nostri artiglieri, gli strapparono di dosso gli indumenti in fiamme e lo fecero prigioniero.

Verso mezzogiorno, ancora del 26 dicembre, gli austriaci, sebbene nell'incursione del mattino avessero perduto undici macchine, vollero ripetere l'attacco. Avvistatili in tempo, un maggior numero di cacciatori italiani ebbero modo, questa volta, di levarsi in volo con anticipo sufficienti per poterli attaccare in quota. Fra essi, Scaroni. Questi, avendo

assalito, assieme al ten. Brenta, nel cielo di Montello, un grosso bimotore da bombardamento, otteneva la terza vittoria della giornata.

* * *

Successivamente, Silvio Scaroni abbattè altri diciassette aerei nemici (andando ad occupare, dopo Francesco Baracca, il secondo posto nella graduatoria degli assi). Ci limiteremo a rievocare le imprese più significative, quelle che maggiormente mettono in luce le formidabili doti di cacciatore di Scaroni.

L'11 gennaio 1918, mentre sulla Valle del Brenta Scaroni stava da brevissima distanza sparando contro un ricognitore crociato, era a sua volta attaccato, di sorpresa, da un caccia nemico. S'ingaggiò allora fra i due un duello, caratterizzato, d'ambo le parti, come di consueto, da virtuosismi acrobatici, con reciproco scambio di raffiche. Trascorsi circa dieci minuti, l'austriaco, convintosi che non sarebbe riuscito a spuntarla, si tuffò a pieno motore verso le sue linee: e Scaroni dietro, in picchiata, a tutto gas. E quando gli fu alle costole, lasciò partire una lunga raffica. Vistosi perduto, l'altro si gettava in avvitamento. Rad-drizzato l'apparecchio, prese a planare, con l'elica ferma (i colpi dell'italiano gli avevano danneggiato il motore) di nuovo in direzione del proprio territorio. Ma il nostro asso, deciso ad impedirglielo ad ogni costo, si accostò ancor di più e, lasciata partire a guisa di ultimatum una breve scarica, gli fece energici segni di scendere nelle nostre linee. Quello capì. Continuò difatti la discesa a larghe spirali, ma quando ormai era a poche decine di metri dal suolo, con un'ultima disperata manovra cercò di scavalcare le linee. Non vi riuscì per un pelo: toccò terra, rovesciandosi, pochi metri oltre i reticolati italiani. In un baleno uscì dalle trincee austriache una pattuglia per soccorrerlo; con eguale prontezza però, sotto la duplice minaccia della mitragliatrice di Scaroni, rimasto a volteggiare là sopra a volo radente, e delle armi dei nostri soldati, tornò indietro. Il pilota venne catturato da una pattuglia del 10° Reggimento Fanteria, « mentre sotto la protezione delle mitragliatrici austriache — dice il comunicato ufficiale — cercava di sottrarsi all'inseguimento ».

A scadenza di un mese esatto, Scaroni, durante una crociera in quota, condotta con altri due « Hanriot », si lanciava, con il consueto sprezzo del pericolo, contro una formazione nemica, costituita da un ricognitore e da cinque caccia di scorta: uno di essi, attaccato in un lampo, si rovesciava e scendeva a perpendicolo. Nel dubbio che si trattasse della solita manovra per sottrarsi al combattimento, l'italiano lo inseguiva, gli era nuovamente alle calcagna, e lo fulminava a bru-

ciapelo con una seconda scarica. Non pago volse incontro ai caccia rimasti alle prese con i suoi compagni: ne vide soltanto uno (gli altri erano probabilmente scomparsi). Non appena gli passò sotto lo abbattè con un paio di raffiche, aggiungendo così, nel volgere di pochi minuti, altre due vittorie al suo curriculum vitae di cacciatore.

* * *

La sera del 21 giugno, incrociando da solo, nel cielo del Montello, sopra una compatta distesa di nubi, scorge in alto, verso i cinquemila metri, una pattuglia di cinque velivoli crociati. Portatosi alla svelta in quella quota, attende l'occasione propizia per fare un buon colpo. D'un tratto, inspiegabilmente, tutti e cinque invertono la marcia, filano verso il nostro aereo, lo raggiungono e lo sorpassano, due di qua e tre dall'altra parte, come se non l'avessero visto. Scaroni è sconcertato, ma non per questo meno risoluto a sferrare l'attacco. Compiuto difatti un rapido dietro-front, si precipita a pieno motore sull'ultimo aeroplano di sinistra, e pervenuto a distanza di tiro gli assesta di traverso una lunga scarica. E quello continua a volare dritto, ma per breve tratto, dopo di che si tuffa deciso, a picco, e scompare nelle sottostanti nubi. Il crepitio delle mitragliatrici ha nel frattempo richiamato l'attenzione degli altri quattro caccia, ma prima che essi riescano a sorprendere l'« Hanriot » alle spalle, questo si è già tuffato nelle nuvole. Sbucato al disotto, Scaroni riesce a rintracciare il nemico, a bassa quota, proprio mentre questi s'ingegna a scavalcare il Piave per mettersi in salvo nel proprio territorio. Gli piomba sopra come un bolide, e con due sventagliate lo abbatte.

E' stato chiesto più volte a Silvio Scaroni (vivente, Generale di Squadra Aerea in congedo), quale tattica avesse escogitato e applicato, nei suoi combattimenti aerei, per sopraffare e distruggere l'avversario. « Non esiste, o meglio non esisteva allora — ha sempre risposto il Generale — alcun sistema assoluto; ogni sistema va ritenuto buono, se convenientemente applicato, nei singoli casi ». Nondimeno — è indispensabile aggiungere — nè Scaroni, nè altro cacciatore, durante la guerra aerea nel 1915-1918, si sarebbe laureato asso, se non avesse, in elevata misura, posseduto talune qualità, come la completa padronanza nel governo del velivolo, la capacità di sfruttarne le doti evolutive e acrobatiche, astuzia, spirito di decisione ed un coraggio spinto sino alla temerarietà. Scaroni, in poco più di otto mesi di permanenza nei reparti di caccia, ottenne 30 vittorie, di cui 26 ufficialmente riconosciute. Venne decorato di una medaglia d'oro, due d'argento e una di bronzo al valore militare.

